

海员职业篇

海员职业篇

2011 校园招聘大礼包

——大街网倾情奉献

大街网企业俱乐部

<http://company.dajie.com/>

海员职业篇大礼包——目录

一、	海员职业简介	3
1.1	什么是海员	3
1.2	职业前景	4
1.3	海员职业人才需求	5
1.4	海员职业客观分析	7
1.5	薪资情况	8
二、	加入海员行列	10
2.1	报考海员身体素质要求.....	10
2.2	海员综合知识问答	11
2.3	普通船员知识问答	12
2.4	高级船员知识问答	13
2.5	海员与船舶管理公司关于签定就业合同的一些注意事项	14
2.6	海员的故事	15

一、海员职业简介

1.1 什么是海员

1.分类

高级海员又分管理级和操作级

管理级：船长，轮机长，大副，大管轮，政委[只有中国有]

操作级：二副，二管轮，三副，三管轮，轮机员助理,驾驶员助理.

普通海员又称支持级

水手长，机匠长，一水，二水，机工等，还包括厨师，事务员等。

2.船上组织系统

远洋货轮一般都在万吨以上，全船人员一般定员19—24人。除船长、政委外，高级船员8人，普通船员10人，厨师2人。船员组织系统分为甲板部、轮机部。每个部门内部都有明确的岗位分工。

1) 甲板部。主要负责船舶航海、船体保养和船舶营运中的货物积载、装卸设备、航行中的货物照管；主管驾驶设备包括导航仪器、信号设备、航海图书资料和通讯设备；负责救生、消防、堵漏器材的管理；主管舱、锚、系缆和装卸设备的一般保养；负责货舱系统和舱外淡水，压载水和污水系统的使用和处理。

2) 轮机部。主要负责主机、锅炉、辅机及各类机电设备的管理，使用和维护保养；负责全船电力系统的管理和维护工作。

3) 事务部。主要负责全船人员的伙食，生活服务和财务工作。

3.船上人员职责

△管理级

(1)船长：船长是船舶领导人，负责船舶安全运输生产和行政管理工作，对公司经理负责。主要工作包括领导全体船员贯彻国家的方针政策，法令法规和公司下达的各项指示和规定；优质全面地完成运输生产和其他任务，最大限度地保障船舶和生命财产的安全以及发挥船舶正常航海和运货；严守国际公约和地区性规定和承担应尽的国际义务；遇到紧急情况时果断而稳妥地处理各项事务。

(2)大副：主持甲板日常工作，协助船长做好安全生产和船舶航行，担任航行值班；主管货物装卸、运输和甲板部的保养工作；负责制定并组织实施甲板部各项工作计划；负责编制货物积载计划、维护保养计划；主持安全月活动和相关安全工作。

(3)轮机长：是全船机械、电力、电气设备的技术总负责人。全面负责轮机部的生产和行政管理工作；检查轮机部各项规章制度的执行以使各种设备保持良好的技术状态。

(4)大管轮：在轮机长的领导下，参加机舱值班，维护机舱正常的工作秩序；主管推进装置及附加设备，锅炉以及润滑冷却、燃油、起动空气、超重动力和应急装置的使用和维护。

△操作级

(1)二副：履行航行和停泊所规定的值班职责；主管驾驶设备包括航海仪器和操舵仪等的正确使用和日常维护；负责航海图书资料，通告及日常管理和更正工作，以及各种记录的登录。

(2)三副：履行航行和停泊所规定的值班职责；主管救生、消防设备的日常管理和维护工作。

(3)二管轮：履行值班职责，主管辅机及其附属系统、应急发电系统与燃油柜、驳运泵、分油机、空压机、油水分离设备和污油柜的使用和维护工作。

(4)三管轮：履行值班职责，主管副锅炉及其附属系统、各种水泵、甲板机械、应急设备和各种管系。

(5)事务员[管事]：具体负责全船的生活服务工作；办理进出港有关手续和有关客运工作。

(6)无线电员[报务员]：负责船舶无线电通讯和无线电导航仪器设备的技术管理工作。

△支持级

- (1)水手长：在大副领导下，具体负责木匠和水手工作；做好锚、缆、装卸设备的养护维修工作；带领水手做好油漆、帆缆、高空、舷外、起重、操舵及其他船艺工作。
- (2)木匠：执行木工及有关航次维修和保养工作；负责起锚机的操作和保养工作；负责淡水舱、压载舱及植物油舱的测量及维护工作。
- (3)一水：执行操舵、航行值班职责和日常甲板部维护保养工作。
- (4)二水：执行带缆、收放舷梯和甲板部各种工艺工作。
- (5)机工：在轮机员的领导下，执行机炉舱和机械设备的检修、保养工作。
- (6)服务员（大台）：负责生活场所卫生、生活用品保养以及接待工作。
- (7)厨师：负责船员的伙食工作。

1.2 职业前景

中国目前有航海院校30余家，培训机构30余个，共计74家。据统计，我国航海教育机构目前的培养能力年均大约6450人。按层次分，本科约为2750人，专科约1300人，职教及中专约2400人。培养任务由30多家航海教育机构承担，其中从事本科以上层次航海教育的机构有6所院校，从事专科层次教育的有8所院校，从事中专（技）层次教育的有20多家。各层次的学制本科4年，专科一般为3年，中专为2-3年。因国家教育管理体制的调整，一些学校还处在并转改制之中。

随着外派海员业务的发展，我国海事院校海员培养规模在不断扩大，随着全球海员劳务市场对我国海员需求的增加和中国航运业自身对海事人才需求的扩大，海事院校同其他类型的院校一样，也逐年扩大招生规模，为航运业培养了更多的后备人才。仅大连海大、上海海大、集美大学、武汉理工等四大传统航海院校1998年到2005年毕业生数量将近翻了一番，达到2500人左右，这是历史上从未有过的数字。尽管如此，近年来我国航海专业毕业生仍一直供不应求。如果能继续扩大培养规模、提高培训质量，海员外派必将成为我国对外劳务合作的新增长点。

根据交通部科教司组织的“2015年交通专门人才需求预测及交通教育发展战略研究”的预测结果，不计研究生，在最近5年内年均需要航海人才数量为7880，与实际培养能力6450人相比，相差达1400多人。该研究还表明，目前本科层次及中专以下层次的培养规模与预测需求差距相对较小，而专科或高职层次的差距则较大。

事实上我国航海教育的培养规模不能满足海运业需要的问题在最近几年就已经有比较明显的反映。大连海事大学最近6年的毕业生供求关系统计结果，能供应的毕业生数量仅为计划需求的44%。据上海海事大学、南通航运职业技术学院、广州航海高等专科学校等航海教育机构反映，其毕业生数量与海运企业的需求计划也有类似的差距。

随着我国改革开放的深入发展，特别是中国加入世界贸易组织后，我国海员对外劳务合作的发展步伐不断加快。据有关部门统计，1998-2004年，我国海员输出的年平均增长率超过13.8%。据波罗的海国际航运分会（BIMCO）和国际航运联合会（ISF）2000年4月公布的人力资源调研报告，2000年国际航运业共需要海员181.9万人，其中高级海员46万人，普通海员63.9万人，而目前国际海员劳务市场能提供的高级船员为40.4万人，普通海员52.3万人。这表明，高级船员短缺5.6万人，普通海员短缺11.6万人。如果按照全球航队规模年增长率1%，海员培养和供给量按过去5年的增长速度计算，那么到2010年高级船员将短缺14.6万人，而普通海员则短缺25.5万人，但事实上，这些普通船员中还包括了无资格或无船舶工作经历需要更换的船员、不能在特定船舶供职或即将离职的富余人员。因此，严格来说，具有一定文化水平、懂英语、航海技术熟练的普通海员根本没有达到需求量，恰恰相反，今后的10年乃至以后，市场对合格的普通船员的需求与对高级海员的需求量一样会持续增长。

亚洲是至今世界劳动力最富裕的地区之一，总的来说海员人数供大于求，仅日本、新加坡、韩国和中国香港、台湾为海员绝对不足国家（地区）。目前海员输出主要集中在菲律宾、印度、缅甸和中国等国家，这一地区向世界商航队提供了大约31%的高级船员和54%的普通船员。

1.3 海员职业人才需求

1. 国际海员劳务市场潜力巨大

据有关数据统计, 1998年世界各国共拥有商船28,814艘(1000总吨以上), 734.5百万载重吨, 其中11,364艘、392.7百万载重吨的商船登记的不是本国船旗, 占船队总规模的58%。这一个比例比1994年高了8个百分点。在1994至1998年期间, 按吨位计算本国旗登记的船舶每年减少2.7%, 方便旗船(非本国旗, 允许雇佣外国海员)每年递增5.6%。

从世界主要商船队悬挂方便船舶的统计数字看, 可以发现以下两个明显的特征: 1. 越是经济发达、人均工资水平越高的国家和地区, 悬挂方便的比例越高, 在经济合作与发展组织国家(OECD)方便旗比例达到64%, 在以完善的社会福利系统著称的瑞典, 方便旗比例更高达89%, 美国为72.8%, 日本为77.3%。2. 劳动力资源短缺的国家或地区, 方便旗比例明显高出平均水平, 如沙特阿拉伯为91%。

除了方便旗以外, 某些航运发达国家如挪威、日本、希腊等不断寻求新的途径, 如与海员工会协商, 修改海员配员法律, 实行“第二船舶注册”即国际船舶登记制度, 以改变本国船上不能雇佣外国船员的做法, 合法允许本国航运公司雇佣外国船员。1987年挪威率先通过挪威国际船舶登记法(NIS), 根据这个新法律, 所有通过NIS注册的船舶均可雇佣外籍船员, 这样既可以使本国航运公司降低经营成本, 提高竞争力, 又避免了挪威船东将船舶改到国外登记, 影响船队保有量, 危及其在世界海运业的地位。NIS生效以来, 许多挪威船东已将船舶加入此种制度, 他们分别与菲律宾、印度和中国的海员工会签订集体协议(CBA), 以便这些国家向他们提供所需的船员。此后, 丹麦、英国、法国、荷兰、希腊、意大利等国家先后修改了航运法规, 采取不同形式的第二船舶登记制度, 允许挂本国旗的船舶雇佣外籍船员。

各国方便旗船队比例的上升, 除了受各国航运政策、税收政策影响外, 降低船员成本也是一个重要的因素。近年来国际航运市场竞争日趋激烈, 选择合格的船员, 减少船员的人力成本, 成为各国舰队管理工作的重点和竞争中获胜的法宝。OECD国家拥有世界商船队的68%, 但是这些国家经济发展水平普遍很高, 生活水平和工资水平高, 船员的人力成本自然很高。例如, 国际航运联合会(ISF)1998年12月公布的一份调查报告显示, 西欧、北欧国家船员的工资水平远远高于亚洲和东欧国家, 西欧地区大副的最高工资相当于亚洲地区大副最低工资的7倍多, 西欧地区一等水手的最高工资是亚洲一等水手最低工资的20多倍还多, 美国一等水手的最高工资可拿到5967美元, 而中国的一等水手的最低工资只能拿到261美元。因此发达国家的舰队纷纷通过悬挂方便旗, 雇佣外国船员来降低经营成本。

由于全球经济的发展, 发达国家国民收入增加, 人民生活水平迅速提高, 人们的价值观、择业观发生了深刻的变化。尽管海员的工资福利一再提高, 但陆地上照样能找到收入不错的工作, 年轻人已不再为海上的浪漫生活所吸引, 他们更讲求现实的生活享受, 对风险较大的海员职业的求职意向减少。种种因素不仅造成世界范围内海员短缺, 而且影响了海员的年龄结构, 目前向世界舰队提供34%高级船员的OECD国家50岁以上的高级海员比例已从1996年的16%上升到40%, 这预示着今后数年高级海员将更加缺乏。

据有关专家分析, 当一国人均国内生产总值(GDP)达到3,000美元时, 在本国就不容易找到海员了。韩国、台湾、香港在六、七十年代都曾经是海员输出国(地区), 但由于经济发展, 人民生活水平提高, 都变成了海员输入国(地区)。世界贸易不断增长, 国际航运业持续发展, 许多航运历来很发达的国家和海员资源较少的国家大量依靠外籍海员来弥补缺口, 增大了对海员劳务的需求。

据波罗的海国际航运分会(BIMCO)和国际航运联合会(ISF)2000年4月公布的人力资源调研报告, 2000年国际航运业共需要海员101.9万人, 其中高级船员42万人, 普通船员59.9万人, 而目前国际海员劳务市场能提供的高级船员为40.4万人, 普通船员82.3万人。这表明, 高级船员短缺1.6万人, 普通船员过剩22.4万人。如果按照全球舰队规模年增长率1%, 海员培养和供给量仍按过去5年的增长速度计算, 那么到2010年高级船员将短缺4.6万人, 而普通船员则过剩25.5万人, 但事实上, 这些普通船员中还包括了无资格或无船舶工作经历需要更换的船员、不能在特定船舶供职或即将离职的富余人员。因此, 严格来说, 具有一定文化水平、懂英语、航海技术熟练的普通海员根本没有达到需求量, 恰恰相反, 今后的10年乃至以后, 市场对合格的普通船员的需求量与对

高级船员的需求量一样会持续增长。

亚洲是至今世界劳动力最富裕的地区之一，总的来说海员人数供过于求，仅日本、新加坡、韩国和中国香港、台湾为海员绝对不足国家（地区）。目前海员输出主要集中在菲律宾、印度、印尼、缅甸和中国等国家，这一地区向世界商舰队提供了大约31%的高级船员和54%的普通船员。

菲律宾是全世界最大的船员输出国，1998年向世界商舰队派出了18.9万名船员。海员劳务输出已经成为该国的支柱产业和重要的创汇源泉。据测算，每年菲律宾海员从国外寄回国内至少有6亿美元。此外，东欧和独联体国家如波兰、罗马尼亚等国家也利用其工资水平低的优势，开展劳务输出。

随着国际经济的增长和航运业的发展，国际海员劳务市场面临合格海员日趋短缺的趋势，市场潜力巨大，而开展海员劳务全国联网具有经济风险小、创汇多、见效快等特点，许多发展中国家特别是亚洲国家利用国内劳动力资源开展海员劳务输出业务，通过输出海员获得外汇，扩大就业，增进国际交流，学习和掌握发达国家的先进航运管理经验，促进国民经济的发展。中国作为人口大国和重要的航海大国，抓住机遇、加快发展海员劳务产业是利国利民的重要举措。

2.我国高级海员缺口已达1.3万人

“海员是人类经济活动中一个崇高的职业，希望社会上更多的有识之士加入到这个充满探险性和挑战性的行业中去！”在昨天召开的“2006深圳国际海事论坛”上，来自国内外的海运管理专家发出如此呼吁。据海事管理部门透露，随着海运业的迅猛发展，我国海员数量目前处于缺乏状态，甚至还有减少和流失的趋势，全国高级海员缺口已达1.3万人。

我国是世界航运大国，港口吞吐量尤其是集装箱吞吐量已连续3年位居世界第一。统计数据显示：目前中国拥有1000总吨以上的海船2600多艘，约5700万载重吨，商船总运力位于世界前列，承担的中国国际贸易运输量和国内贸易运输量分别超过86%和54%。商船数量的大幅增加带来了一个必然结果，那就是航运企业对船员的需求量也在逐年增长。有管理人士昨日在论坛中指出，中国作为世界上拥有海员数目最多的国家之一，目前具有海员资格的总共约50万人，其中具有高级海员资格的约13.5万人。尽管如此，与海员需求量相比仍感觉数量不足，海员后备队伍匮乏。

“坦率地说，中国海员已经显现出紧缺趋势，虽然满足国内航运需求没有问题，但富余的力量非常有限。”交通部海事局船员处处长李忠华在接受记者采访时如是说。专家指出，造成海员紧缺的原因一是船员培养周期较长，二是专业院校“供给”能力有限。李忠华说：“当前航运业发展速度非常快，造一条船只需几个月就可以下水；然而要培养一个船员，从接受航海教育到实习、拿到船长证书，通常需要十几年的时间。”

另一方面，目前我国拥有海事大学、海事职业学院、中专、技校及培训中心总共70余所，每年向业界输送航海类中专以上学历8000人左右，远远不能满足航运业对人才的需求。专家建议说，在现有海事院校扩大招生规模空间已相对较小的情况下，不能再依靠“传统的教育和培训”一条途径培养人才，而要坚持“多途径并举”的海员培养战略。

记者了解到，海员紧缺的严峻形势已经引起海事主管部门的高度重视，近期将采取两项针对性措施，切实弥补我国海员人才缺口。据李忠华透露，交通部海事局将出台有关政策，允许普通工科院校学生在经过专门航海专业知识培训后，进入海员队伍，此举将大大拓宽高级海员的招收渠道。此外，招收海员将“向西部转移”，由过去“主要从东部沿海城市招生”转为“到西部去找船员”，鼓励有识之士和企业到西部投资建立培训机构，从而吸纳我国西部广大有志于航海事业的人士特别是农村知识青年加入船员队伍。

3.我国海员劳务产业方兴未艾

我国发展海员劳务产业有许多有利条件：悠久的海运历史、漫长的海岸线和众多的江河，实力较强的造船工业等等。改革开放以来，我国海运业高速发展，成为国际海事组织A类理事国。国际地位的提高和海运业的发展为开展海员劳务业提供了良好的先决条件。

我国政府历来重视海员的培训教育，建立了一整套海员培训教育规章制度和门类齐全、设备先进的教育机构，每年能够培训中、高级船员4、5千人，普通船员2万多人。我国是新《关于船员培训和发证标准的国际公约》

(STCW95)的缔约国,是第一个按要求向国际海事组织提交履约报告的国家,并于2000年底经国际海事组织第73届海上安全委员会会议通过,进入第一批“白名单”的国家。我国7所高等航海院校均已按照STCW95公约的要求建立了新的质量体系,中远集团的青岛远洋船员学院是世界上第一所一次取得四张质量体系合格证书的航海学院,我国还有20多所中等航海专科学校和普通船员培训基地、技校也建立或正在建立质量体系。因此,我国具有很强的海员培训能力。我国是一个人力资源丰富的大国,庞大的农村人口特别是中西部地区的农村劳动力是可供选择外派海员的后备力量。中国人民具有吃苦耐劳、聪明勤奋的优良品质,能够随艰苦枯燥、充满风险的海上生活,具有较高的专业技术条件。我国是个发展中国家,劳动力成本低。中国海员的工资不仅远远低于欧、美、日等国家的海员,而且比菲律宾船员的工资水平平均低32%,这是我国海员在国际海员劳务市场竞争取胜的优势之一。

我国政府十分关心海员劳务产业的发展,制订了一系列的鼓励海员劳务输出的政策,各级主管部门在过去的21年的实践中积累了一套切实可行的管理办法,外经贸部、交通部、公安部、外交部和工会仲裁条款颁布了一系列有利于海员劳务发展的规定,政府有关部门和海员外派经营公司还组成了“中国外派海员协调机构”,定期召开会议,研究发展我国外派海员业务的大计,协调与国外有关组织机构的关系,组织市场调研,共同开拓国际市场,制订外派海员经营公司标准和《外派海员合同范本》,及时修订对外限价等。我国海员证书的发证机构??中国海事局是国际上海员证书管理最好的机构之一,我国海员证书的含金量在亚洲地区是最高的,我国海员的航海技术知识全面,基本功扎实,这些工作都有力地推动了我国外派海员业务的发展。

与此同时,我们也应该看到我国发展海员劳务产业存在困难和问题。首先是语言关。我国是非英语国家,会英语的人员占劳动力人口比例很少,即使现职海员,能熟练地用英语与外国人交流的也不多。海员职业是个国际性行业,远洋船舶一年四季航行于世界各地,如果船员以“混派”的方式派出还要与外籍船员工作、生活在一条船上,如果无法相互沟通和理解,听不懂航海指令,会造成感情隔阂和不必要的误会,导致工作无法进行。因此,外国船东对我国船员英语水平差的问题反映较为强烈。随着新的STCW95公约的实施,英语被再次确认为国际航海业的工作语言及合格海员的必须掌握的技能。其次,个别中国海员敬业精神差,服务态度不佳,对于职责内的工作马马虎虎,应付了事,对没有报酬的份外事绝不肯干;有的海员“主人翁”意识很差,不服从船长指挥,事事处处讲条件;有的海员严重缺乏安全意识,不守纪律,不讲卫生,不修边幅,给我国船东留下了不佳印象。第三是经营秩序混乱,压价竞争的现象还相当普遍,外商从中渔利,肥水外流,致使我国外派海员的租金水平始终徘徊在很低的水平,令国人十分痛心。由于各公司劳务业务开展的程度、管理水平参差不齐,加之外派市场过于集中在香港、新加坡、台湾等国家和地区,真正能在国际市场上开拓竞争的公司不多,无奈只好在国内相互压价竞争,干扰了正常的经营秩序,还侵犯了海员的合法权益。第四,目前外派海员劳务市场的办证、出国手续还沿袭了计划经济时代的援外人员或党政机关工作人员的出国模式,办证和出国手续环节多、时间长,导致船员难以按照船东的要求迅速及时登船,失去了许多工作机会。菲律宾海员能在1至2天内按船东要求到达船舶所在港口,而我国海员经常需要十天、半个月,甚至一个月的时间来办手续。这个问题极大地影响了海员劳务产业发展的速度和竞争力以及外籍航商雇佣我国船员的信心。除了以上困难和问题外,还有一些其他因素制约海员劳务的开展,除了以上困难和问题外,还有一些其他因素制约海员劳务的开展,如国外工会势力的干扰,市场准入问题,国内现行的用人制度、分配制度的限制,社会保障、养老和医疗保险以及税收等法规尚不完善等等。

1.4 海员职业客观分析

当海员工资高,是大多数人都明白的事,为什么海员工资会很高呢?原因是什么?其实就是中国一句老话“物以稀为贵”。也许这个词用在这里并不恰当,用一句通俗的话说,就是海员数量不能满足航运业的发展,所以世界性范围内都缺少海员。海员的工资也在不断攀升。有些海员培训招生的学校和公司的宣传册上写的海员工资都被当作骗人的,其实,就这件事来说,并不假。世界贸易的快速发展,促进了船舶、海洋运输业的发展,也极大的促进了海员需求量的加大,中国现在到底有多少海员,近期的数字没有统计出来,也不好统计。那么又引出了一些问题:

1、海员的工资高是不是海员紧缺造成的？

2、而海员不紧缺或接近饱和的时候，海员还会有现在这样的工资水平吗？会下降吗？

这两个问题都是比较犀利，要是有人能给出准确的答案，那叫不负责任，但是我们来分析一下第一个问题：海员工资高是什么原因引起的？

1、人本来是陆地动物，硬要把他拉到大海里，就算是多么豪华的邮轮，那种汪洋大海中的孤独感和远离亲友的寂寞感都无时无刻伴随着他，且海员绝大多数为男性（有消息说最近有女性海员上船了），长时间的缺乏与异性沟通也会给海员心理上带来负面的影响，所以海员与自己的家人也是聚少离多。

2、海员也是一个需要身体素质与技术的职业，很多人别说上船远洋了，就是坐汽车都会晕车。海员对身高、视力、体格标准都有相应的要求，标准虽说不高，但也不是人人都行的。另外技术及经验方面，从三副做到船长，至少要有6年以上的海龄，对经验、技术以及海上突发事件，都需要有及时的应对措施，这都需要长期的经验积累和海上阅历。国家海事局明确规定，新手海员无论是否取得海员证（三副或三管）都必须要有12个月的实习期才能正式任职。

以上两点分析总结：海员紧缺并不造成是海员的工资高的主要原因，主要的是由于海员的职业特点。

竞争是有的，很多船务公司都在长期招聘“压价”海员，工资开的很低很多都在5000以下，但这都是不正规竞争，像这样的船务公司根本不具备长期生存下去的核心竞争力。无非就是一些包头公司。

那么如果以后海员越多，会不会这种现象更为明显呢？

答案显然是肯定的，这与前文的物以稀才贵是一个道理，但是无论他再这么低，总不会低过一定的标准，就是说再低也比陆地上的要好得多，否则谁还愿意去当海员？事物都是动态平衡的，到了一个度就会有收拢，俗话说三十年河东，四十年河西。

就目前的整个海事的情况来看，是不可能出现这种情况的。至少未来10年以内，我国还都会是“缺海员”的局面。

1.5 薪资情况

1.海员薪资水平

远洋货轮一般都在万吨以上，全船人员一般定员19—24人。除船长、政委外（只有中国船有），高级船员8人，普通船员10人，厨师2人。船员组织系统分为甲板部、轮机部。

海员按航线通常划分为甲、乙、丙、丁类。甲类海员可环绕全世界航行，又称为国际海员；乙类海员可沿近海区域如东南亚地区航行，为区域类海员；丙类海员可在沿海航区航行；丁类海员可沿近岸航区航行。

当然，工资标准也是不同的，你所说的国际航线工资当然最高，高级船员的就我公司三副/三管轮2000-2200美元，普通船员不会有一万多RMB的，在700-900美元，不等，一水/二水，机工，厨师，之间都是有出入的，水手长/机工长可能靠近10000，但是普通船员不会升职到高级，所以前途不大。

三副/三管轮只要能考到证书，可以最终升职到船长/轮机长的，北京中海国际化学品船船长马卫江月薪8000美元，羡慕啊.....

2.各类海员工资待遇

海员工资一般包括三部分：基本工资、航行津贴和劳务费。这三项收入是稳定的。具体数额，还要根据航线、职位等确定。目前，参考工资如下（截至2008年10月）：

最新海员工资参考列表
1、甲类（东南亚航线、环球航线）

驾驶部 工资（月薪）		轮机部 工资（月薪）	
船长	3500-5000美元	轮机长	3300-4800美元
大副	2800-4000美元	大管轮	2800-4000美元
二副	2000-2800美元	二管轮	1800-2800美元
三副	1500-2000美元	三管轮	1500-2000美元
水手长	1000-1500美元	机工长	1000-1500美元
水手	600-1000美元	机工	600-1000美元

2、乙类（近洋：中韩、中日、东南亚、台湾航线）

驾驶部 工资（月薪）		轮机部 工资（月薪）	
船长	2000-4500美元	轮机长	2000-4500美元
大副	1500-3500美元	大管轮	1500-3500美元
二副	1200-2500美元	二管轮	1200-2500美元
三副	800-2000美元	三管轮	800-2000美元
水手长	500-1000美元	机工长	500-1000美元
水手	400-800美元	机工	400-800美元

3、丙类（沿海航线）

驾驶部 工资（月薪）		轮机部 工资（月薪）	
船长	25000-30000元	轮机长	22000-30000元
大副	20000-25000元	大管轮	20000-25000元
二副	15000-20000元	二管轮	15000-20000元
三副	8000-15000元	三管轮	8000-15000元
水手长	4000-6500元	机工长	4000-6500元
水手	2500-3800元	机工	2500-3800元

美元:人民币=1:6.84 (2008年11月汇率)

二、 加入海员行列

2.1 报考海员身体素质要求

1.健康条件

身高

新录:驾驶员身高应大于等于 1.65M, 其他海员应大于等于 1.55M。

脊柱、四肢

五官端正, 四肢无残缺。双下肢不等长不超过 2CM, 脊柱侧变不超过 4CM 并无后凸畸形。

远视力

采用标准对数视力表或国际标准视力表, 按其岗位需要分别规定为:

船长、驾驶员及值班水手

新录:双眼裸视力均在 5.0(1.0)或以上, 或者一眼达 4.9(0.8)、另一眼达 5.1(1.2)者为合格。

现职:双眼裸视力均在么 4.8(0.6)或以上, 或者一眼达 4.8(0.6)、另一眼达 5.0(1.0)者为合格。

轮机长、轮机员及值班机工、报(话)务员和电机员

新录:双眼裸视力均在 4.8(0.6)或以上 或者一眼达 4.6(0.4)、另一眼达 4.9(0.8)者 或者双眼均在 4.6(0.4) 以上, 但经矫正后(即戴眼镜) 双眼视力均能达 5.0(1.0) 者为合格。

现职: 双眼裸视力均在 4.6(0.4)或以上, 或者一眼达 4.5(0.3)、另一眼达 4.7(0.5)者; 或者双眼均在 4.5(0.3) 以上, 但经矫正后(即戴眼镜) 双眼视力均能达 4.9(0.8) 者为合格。

船舶甲板部或轮机部的其他船员及见习人员, 可对应 4.3.1 或 4.3.2 中"现职"的标准检验合格。

注:括号内为国际标准视力表显示数值。

色觉

船长、驾驶员及值班水手:辨色完全正常。

轮机长、轮机员、报(话)务员和电机员:无红绿色盲。

视野

船长、驾驶员及值班水手:水平视野大于等于 150°, 垂直视野大于等于 115° 。

立体视觉

立体视觉锐度值小于等于 60"

听力

在不戴任何助听器和无视觉辅助时, 两耳能分别听清距离五十厘米的机械秒表声者为合格。或者
轮机长、轮机员及值班机工以纯音听力计测定, 两耳听力在 0.5、1.0、2.0 KH 频段上损失均小于等于 25dB, 在 3.0、4.0、6.0 KH 频段上损失均小于等于 30dB 者为合格。

血压

新录:不高于 18.66/12.0 KPa(140/90 mmHg)

不低于 12.0/8.0 KPa(90/60 mmHg)

现职:不高于 21.3/12.6 KPa(160/95 mmHg)

不低于 12.0/8.0 KPa(90/60 mmHg)

2.职业适应性

暗适应:

小于等于 50S

语言能力

口齿清楚, 无口吃。

3.职业禁忌

各种器质性心脏病伴心功能不全，冠心病不稳定型心绞痛，心肌梗塞，急性心肌炎。

病态窦房结综合症，Ⅱ度Ⅱ型及Ⅲ度房室传导阻滞，Ⅰ度及Ⅱ度Ⅰ型房室传导阻滞伴有昏厥史，左束支传导阻滞，双支或三支阻滞，弥漫性心室内传导阻滞。

频发房性或室性过早搏动(>5次/分)，室性早搏成对出现，多源性室性早搏，RonT型室性早搏，反复发作性阵发性室上性心动过速，各种类型室性心动过速，心房扑动或心房颤动。

预激症候群伴有房室折反性心动过速或房颤史，先天性QT间期延长综合症，心脏粘液瘤。

呼吸系统疾病

支气管哮喘，支气管扩张反复咯血，反复发作的自发性气胸，各种原因引起的肺功能不全。

消化系统疾病

消化道溃疡合并出血，肝硬化失代偿期或合并食道静脉曲张，胆囊炎胆石症并反复发生胆绞痛。

泌尿系统疾病

急性肾炎，肾病综合症，肾功能不全，尿路结石并反复发生肾绞痛。

血液系统疾病

各种出血性疾病，严重贫血(Ht<8gm)，粒细胞缺乏症。

内分泌代谢系统疾病

甲状腺机能亢进或减退，需长期应有胰岛素治疗或有严重并发症的糖尿病。

神经、精神系统疾病

各种引起智力或肢体活动功能障碍的神经系统疾病，癫痫，各种类型精神病，夜游症。

恶性肿瘤。

传染病

急性病毒性肝炎，慢性活动性肝炎，细菌性痢疾，伤寒、付伤寒，霍乱、付霍乱，肺结核活动期。

除传染病外，HBSAG阳性，单项谷丙转氨酶升高，伤寒、菌痢、霍乱的健康带菌者。

2.2 海员综合知识问答

1、什么叫海员？海员包括哪些人员？

答：在海轮上工作的人员统称海员。海员分两大类：高级海员和普通海员。在轮船上从事管理性工作的海员叫高级海员，又称干部海员。包括船长、轮机长、大副、二副、三副、大管轮、二管轮、三管轮。轮船上协助高级海员从事具体性工作的海员叫普通海员，又称工人海员。

2、甲类、乙类和丙类海员是如何划分的？

答：海员按航线通常划分为甲、乙、丙、丁类。甲类海员可环绕全世界航行，又称为国际海员；乙类海员可沿近海区域如东南亚地区航行，为区域类海员；丙类海员可在沿海航区航行；丁类海员可沿近岸航区航行。

3、海员的证书有哪些？这些证书的含金量如何？适任证书

答：《海员证》、《船员服务簿》、《适任证书》、“四小证”（船舶消防、海上急救、救生艇筏操纵、海上求生）等；海级海员还应取得“三小证”（雷达观测雷达模拟器、自动雷达标绘仪、无线电话通讯）等；甲、乙类海员还有《健康证明书》、《国际预防接种证书》、护照等；特种海员应取得相应的专业培训合格证书等。

4、海员的市场需求如何？就业有无保障？

答：据BIMCO / ISF(国际运输联合会) 调查报告分析：“全球性的高级船员紧缺，就世界范围看，目前全世界大概需要40万海员”。世界高级海员市场是一个供不应求的市场，至少未来十年，高级海员能够百分之百的就业。

现在国际航运市场竞争激烈，海员工资在航运支出中占很大比重，不同国家航运支出成本之所以差别很大，

关键就因为海员工资高低差别悬殊。现在欧美等发达国家基本不再使用本国的高薪海员，而是转向中国、菲律宾等发展中国家劳动力廉价的低薪海员，这样航运公司就降低了成本，增加了收益。

目前中国海员外派量每年都以两位数增长，再则，随着中国经济的迅速崛起，地方上航运公司不断发展壮大，这样，对海员的需求量就特别大。目前航运学院毕业生都是供不应求，航海专业毕业生就业率达100%，供给与需求的比例是1：4。

5、海员能不能作为一种职业？职业前景如何？

答：海员挣钱较多，能周游世界。培训就业率高，劳动强度较小，现代船舶自动化程度高，海员在船上主要是值班，驾驶员每天八小时的航行班必须站立，轮机员和机工，可以坐着值班。

6、在船上工作有没有危险？船上工作环境怎样？

答：现代船舶设备先进、信息化程度高、避碰抗风能力强，国际航运船舶的事故发生率为0.3%。远洋船舶一般十几米至四十几米宽、一百多米至三百多米长，但由于船舶机器运转，需要克服24小时的噪音；由于风浪还要克服晕船，一些老旧船没有空调要克服夏天的闷热。

7、船上的生活条件如何？船东为海员纳交哪些保险？

答：船上的生活条件：高级海员每人有卧室、卫生间、洗澡间、办公桌、衣柜、沙发。普通海员每人有卧室、卫生洗澡间、桌子、衣柜、沙发等。公共娱乐场所有录像间、乒乓球室、健身房、卡拉OK室等。

海员在船上的衣、食、住均免费，伙食标准国内航线每天12-15元人民币、国外航线每天4-6美元。船上还免费发放被单、香皂、毛巾、洗衣粉、卫生纸等生活用品。

海员公司一般为海员缴纳养老保险、医疗保险和失业保险；在船上工作，船东为海员缴纳意外伤害保险。

8、海员在船上每天工作多长时间？每次出海多长时间？

答：水手、机工、厨师等普通船员在船上一般情况下每天工作8小时，高级船员除8小时值班外，还要负责自己所负责的其他工作；每年一般工作8至10个月；每次出海时间根据任务和航线确定。

9、海员休假如何安排？差旅费如何解决？

答：海员一般工作8至10个月安排一次休假，假期2至4个月；下船公休，公司负责报销往返路费。海员也可以根据自己的需要选择工作时间和休假时间。

10、海员工资是如何发放的？

答：船上工资每月底发放。如遇船运公司破产，支付不了工资时，船舶所在国家的海事部门就可以将船舶先行拍卖，首先是支付船员工资。如遇船东拖欠工资，海员可向海事局投诉，这样船东的船舶很可能被扣押，待发放工资后放行。

11、海员的劳动强度怎么样？

答：航行当中，船上人员每天按三班轮流，每班8个小时；高级海员在驾驶室、机舱值班；普通海员（机工、水手）干些杂活；下班之后是自由时间，可以看录像、打牌、下棋、聊天、甲板散步等。在码头期间，三副二副要每天值班12小时，普通海员除值班的以外，可以下地旅游各国风光、购物等。

12、海员学员毕业后安置不了怎么办？因海员个人原因不能就业怎么办？

答：如果属于公司原因不能安置，退还一切学费；如果因海员个人原因不能就业，责任自己承担。

2.3 普通船员知识问答

1、报考普通海员需要具备哪些条件？

答：报考普通海员一般应满足下列条件：（1）男性年龄18—35周岁，无不良行为记录，热爱航海事业。（2）初中及以上文化程度，具有一定的英语基础。（3）身高1.65以上，无色盲、无色弱，船舶驾驶专业（三副、水手）裸眼视力不低于1.0，船舶轮机专业（三管、机工）裸眼视力不低于0.8；无口吃、无平足，肝功能正常，无慢性病和传染病，符合海员体检标准。具体见《招生简章》。

2、普通海员的培训时间多长？培训地点在何地？

答：普通海员的培训时间一般为4个月。专业培训必须在国家海事局指定的具有相应资质的培训机构进行，

具体培训地点由船员公司与培训机构联系。

3、普通海员经过培训是否都能取得各种证书？淘汰率多大？

答：经过面试合格的一般都能取得各种证书。成绩不合格者有多次补考机会，从以往招收的普通海员看，淘汰率不超过1%。

4、普通海员的实习时间多长？实习费用和待遇如何？

答：实习时间6个月。实习费用和待遇签协议时面谈。

5、水手培训设置哪些课程？

答：基本安全、水手值班（主要项目：模拟驾驶台操舵、信号旗识别等）、水手工艺（绳结、撇缆、高空作业、插钢丝等）、航海英语、英语听力与会话。

6、机工培训设置哪些课程？

答：基本安全、船舶柴油机、船舶辅机、船舶电气、轮机管理、机工值班（主要项目：柴油机、辅机拆装及主辅机运行管理）、机工英语、英语听力与会话、金工工艺（车床、钳工、焊工）。

7、水手的职责是什么？

答：值班水手，即甲板部日常营运和工作中的支持级人员。主要从事：（1）航行和靠离泊时的舵手，兼协助了望；（2）靠离泊时的带解缆；（3）懂得各种船用信号灯和信号旗的使用；（4）甲板部日常维修和保养的具体操作；（5）起卸船吊和开关舱作业；（6）引水梯和舷梯的安全收放；（7）懂得各种绳结的编制使用及钢丝的插接。

8、机工的职责是什么？

答：值班机工，即轮机部日常营运和工作中的支持级人员。主要从事：（1）协助轮机员对主机、辅机及相关设备的日常维修和保养；（2）协助轮机员对舵机、锚机的日常维修和保养；（3）懂得机舱、甲板各种压载水泵和消防水泵的使用维修；（4）了解各种液压原理和机械制动原理；（5）了解轮机概论和电器概论；（6）了解焊接技术和要领。

2.4 高级船员知识问答

1、报考高级海员需要具备哪些条件？

答：学历上要求高中毕业或相当于高中文化，其他条件同普通海员。

2、高级海员的培训时间多长？培训地点在何地？

答：培训时间2至3年，取得国家承认的航海专业大专或中专学历。培训地点大连、上海、天津等海事大学或航海职业技术学院。

3、高级海员经过培训是否都能取得各种证书？淘汰率多大？

答：面试合格、体检合格，入学后只要完成培训内容，一般都能取得各种证书。

4、高级海员的实习时间多长？实习费用或待遇如何？

答：实习一年。实习费用或待遇签协议时面谈。

5、驾驶专业高级海员（三副）培训的课程有哪些？

答：航海学、航行值班与避碰、船舶操纵、航海气象与海洋学、船舶信号、航海仪器、航海英语、海上货物运输、船舶管理、船舶结构与设备、海运业务与海商法、轮机概论、国际航运市场、航运管理、海员心理学等。

6、轮机专业高级海员（三管轮）培训的课程有哪些？

答：热工基础、制图基础与机械制图、轮机机械基础、船舶柴油机、船舶辅机、轮机英语、轮机维护与修理、电工学、船舶电气设备、轮机自动化、船舶管理等。

7、高级海员的晋升程序如何？

答：高级海员毕业后实习一年晋升三副（三管），任三副（三管）职务满18个月晋升二副（二管），任二副（二管）满12个月经过海事局考试合格可晋升大副（大管），任大副（大管）满18个月晋升船长（轮机长）。

2.5 海员与船舶管理公司关于签定就业合同的一些注意事项

作为大家争夺的对象：优秀的海事院校毕业生，面对眼花缭乱的公司宣讲专场，即将开始的学校和公司共同组织参与的毕业生与用人单位见面会，即大家熟悉的双选会，很多学生无所适从，难以理性全面的把握。我们就以上问题，组织了毕业生就业咨询系列活动！上一期是关于如何定位自己行业，选择怎样的公司等，这一期就如何注意签定就业合同的一些问题，给大家一些提醒！

关于与用人单位签订用工合同，用人单位都能做到与用工者签订正式的劳动合同。但是具体的是不是完全合法，尤其是是否公平，公正倒是值得商榷的事情。

具体分析如下：

一.同期限。一般现在用工合同都是签订海龄5年左右，还除去实习时间。这个虽然是个大趋势，但却很不合理。公司只是强调为他们公司服务的期限，没有任何对他们自己服务的限制。如果他们公司无法及时安排上船，那你就一直在他们公司终老至死么？当然有些夸张，但是这个确实可能是一个陷阱。

a) 个比较可行的办法就是，等候实习最多是多长时间要作个限定，超出的话对方要承担相应赔偿（赔偿以每个月多少钱，以解决长期待业的家庭和自身经济问题）或干脆就解除合同；海龄是多长时间要限定（比如是5年），自然年是多长时间也要限定比如是7 - 8年），以最早到期的时限为准；要继续服务的话，要续约才行。这样也是对他们工作努力的程度一个限制。

二.训费用的问题。包括给学校的，也包括有些公司自己组织培训的费用。这些都应该由公司承担。也要明确规定以后解除合同的赔偿问题。要么是不赔，要么规定一个数字，赔偿多少，这些都不应该马虎。否则对船员极为不利，因为这些费用要是狮子开口的话可不是小数目。在签订合同的时候，供需双方互相有求于对方，所以比够规定一个合理的数字。对船员比较有利。这个一般都在违约赔偿里面解决，这里提出来是给大家提醒。下面第五条会详细解释。

三.动报酬这是个敏感的问题，而且也无法进行定量约定的一个量。可操作性难度较大。一般都是规定，以市场行情为准。但是市场行情也是参差不齐，参考起来很难。

a) 办法：就是规定上船期间每个月扣除管理费最多多少。一般不能超过150-200元。要是公司整体承包的话，管理费又不透明了。现在也就没有太多的好办法。但是可以多打听市场价格究竟多少，以供参考。太低了，可以不上。

四.险福利这个是特别重要的问题。因为，这个是选择公司作为依托的最重要的目的之一。一定要认认真重的对待，相应的，也要认真审核每一个条款。明确了，才能够前程无忧。

a) 办法：要规定好，在没有正式上船之前，每个月生活补贴多少钱，以后休假的时候多少钱。休假在3个月正常休假多少钱。超过3个月，要是您无法上船多少钱，要是公司无法及时安排又是多少钱。如果公司说能够安排，但是工资待遇很低，显然就是耍赖，这个也要作个规定。公司安排的定义要弄清楚：船况，航线，职位，工资待遇等都要基于正常的情况下才行。

b) 给的保险按照什么标准缴纳。不能低于当地工人的一般水平。缴纳的范围包括：医疗保险，失业保险，养老保险，住房公积金等等。以上是三险一金，也有地方提供：医疗，失业，工伤，养老，和住房，统称五“金”。要有明文规定，以后才不至于太吃亏。而且缴纳时间要从何时开始也要注明，一般正式成为公司的一员开始，即学校毕业或签订合同开始或可以离开学校就应该算起。

五.何合同都存在对与违约责任的限制。就业合同也不例外。但是由于广大学生对这个没有任何经验，再加上用人单位的广告和宣传处于强势地位，甚至都没有思考的空间。对于这个一定要谨慎处理，否则后患无穷。

a) 定好，在多长时间内，上船服务多少年就完成合同。在未完成合同的多少年解除违约金(包括各种培训费用)是多少，比如，在一年内解除是多少，两年之内多少，一直到完成合同前都要规定清楚明了，对于大家操作也有一个好的规范。一旦给上了违约金，公司就应该承担相应的义务，比如调出个人档案，注销海员证等等，这个义务的承担也要有个时限规定，否则后患无穷，一般半个月一个月肯定能够解决问题。

b) ，就是如果遇到意外情况，无法再继续作为海员为公司服务，该如何规定也要清楚的规定好。这种意外

情况分类多种：公司造成，船员自身造成，无法抗力的社会强力和天灾等等。各自的处理方法也要写明。

c)合同后是否可以到同类企业服务，也要注明可以，否则您解除合同的意义就没有了。否则到时候拖延时间不给你注销海员证，给船员造成的损失将是巨大的。注销时间要规定明确。否则他们就违约。一般注销时间很快，15天之内肯定没有问题了。

六.户口问题。很多学生都要求解决户口，这个很重要。但是也有很多实际难度。户口安排到哪里对您个人有利或是方便，都要慎重考虑。我就不多说了。每个公司的能力和政策不一

应样，很多学生的想法也不一样。考虑周全，大家满意就好。

以上就本人的一些浅薄知识很经验给予了一些简单的提醒。在实际合同的签订过程中，还要大家对于自己的利益据理力争，不要有一丝一毫的马虎。现在多一个小时改合同，可以节约您0以后一年或更多的时间。千万比粗心大意。

现在因为是船员市场，各个公司争夺生员的战斗早已在不声不响中展开，用硝烟弥漫是不为过的。在今年的国庆过后，各大公司就磨拳擦掌，跃跃欲试了。进入11月份，很多公司就将精兵强将开到战线前沿：各个海事院校，进行短兵相接了。而现在也正是战事正酣的热闹场面！

2.6 海员的故事

1. 女船长 - 海上掌舵远洋巨轮 女海员走上正轨

她把自己比作“海的女儿”，因为从小，她就热爱一切与海有关的事物；她最喜欢的歌是罗德·斯图瓦特的《远航》，最爱读的书是《鲁滨逊漂流记》；她最期盼的时刻是站在驾驶室里，欣赏眼前的“无敌海景”，还有船每到一个港口时扑面而来的异国风情……

去年初，上海海事大学05级航海技术专业的毕业生施正萍签约广州远洋公司，开创了中远集团招收女船员的先例。一年来，她呆在船上的时间超过8个月，跑遍了东南亚各个国家，最远到过西非，最南到过好望角，她工作后的第一个生日也是在中国南海上度过的。现在，她已成为国内万吨远洋货轮上为数不多的实习女驾驶员之一。

小时候梦想发现新大陆

2001年，当亲戚们听说施正萍要考上海海运学院（现上海海事大学）的航海技术专业时都很惊讶，毕竟海上作业需要有和风浪较劲、和孤独搏击的精神，这个纤瘦文弱的女孩能行吗？再说家里人没有和大海打交道的，以后上了船，连个照应的人都没有。大家都劝她考虑清楚再填志愿。

只有施正萍的父母了解女儿，小时候，她只要一捧上《鲁滨逊漂流记》就能安静地读好半天，还缠着父母要体验“荒岛生存”。哥伦布发现新大陆和郑和下西洋的故事，她都不厌其烦地听了一遍又一遍，整天梦想着将来要用自己的名字命名一条船，然后开着它周游世界，去寻找新大陆。“我小时候住得离外滩很近，每天吃完晚饭就嚷着要妈妈带我去那里看船。”这份航海情结在施正萍幼小的心灵发了芽，当听说航海技术专业破例招收女学生时，充满冒险精神的她怎能抵抗这份诱惑？

施正萍在大学期间学得特别卖力，升大四时，学校安排学生上万吨货轮“育锋轮”出海实习，她终于盼来了自己的“处女航”。出发前一晚，施正萍激动得失眠了，尽管在学校的模拟室里早就操练过无数次如何掌舵，但要踏进远洋轮的驾驶室，开一艘真正的万吨轮还是让她紧张不已。

上船后，施正萍从最繁琐的水手活儿做起，刷油漆、敲锈、扎缆绳她从不叫累。“如果说头几天还有股新鲜劲儿在，后面的日子就要看大家能不能吃苦了。”海事大学的随行老师胡荣山说，“当时正好是夏季，一出船舱，40多摄氏度的腾腾热气就会向你扑来，戴着安全帽、手套，穿着水手服，光站在甲板上已经够受了，施正萍却乐在其中。船会开，水手工艺也能干！”胡老师对施正萍实习中的表现赞不绝口。

外国引航员竖起大拇指

和中远集团签约后，施正萍接连跑了波斯湾和西非两趟船，成了“富源山轮”上的实习女驾驶员，离开陆地足足7个月。每天，除了早晚8时至12时各值4小时三副班，她还接受了一项船长黄毕生指派的重要任务，作为代表和到达国的引航员联系。

“一些引航员刚上船时都以为我是船上工作人员的家属或是服务员，船长向他们介绍我是实习驾驶他们都不相信，指定要让我上驾驶台操舵，试试我的本领。”这正中施正萍的下怀，裸眼视力1.5的她是驾驶能手，能在最短时间内反应出船长喊的口令，“我要让他们知道中国也有女航员。”看着船稳稳地驶进港口，外国引航员们都向她竖起了大拇指，“ChineseSeawoman, excellent! (中国女航员，真棒！)”

刚上“富源山轮”时，船上的男同事们都觉得很稀罕，因为他们第一次在远洋货轮上看到了女性的身影。黄船长给施正萍安排了拥有单独卫生间的房间，床、写字台、衣橱、沙发一应俱全。同事们对她也很照顾，上船前施正萍以为这次航行和学校安排的实习一样，每次停靠港口都能下船买东西，所以没有准备什么吃的，谁知此次经过的许多港口都不能下船，她带的零食很快就吃完了，想到还要吃几个月单调的罐头餐就有些无奈。

“大家知道了以后就把自己带的巧克力、牛奶、橙汁分给我吃。为了让我吃好，船长还在船上创造了一个小奇迹。”

当船驶至伊朗时，已经一个多月没吃到水果的施正萍特别馋西瓜，船长和政委特地下船为她买了新鲜的西瓜。平时，喜欢养花养草的船长在甲板上开辟了一小块“自留地”，种一些葱和菜。看到施正萍这么喜欢吃西瓜，他就拔掉了所有的葱，和船上的电报主任一起不断往土里扔西瓜籽，一天、两天、三天……在船长的精心培育下，西瓜籽终于发芽，并在第三周长出了花生大小的果实，几天后，变成了拳头般大小，后来，居然在船上种出了两只西瓜。

身上淤青不下30块

干起活来的施正萍从不含糊。有次船驶过沙特，半夜遇到暴风雨，船摇得十分厉害，由于运送的是大型车辆，光轮子就比人还高，船长下令要进船舱加固车底。身形轻巧灵活的施正萍第一个跟船长请命。“当时船晃得根本没法走路，加上船舱里一丝亮光也没有，我只好抓住身边所有能够摸到的东西在舱里匍匐爬行，心里根本顾不上害怕，所有的精神都集中在怎么找到拴住车底的大螺帽，用起子把它们拧紧。”所有的车底都加固完，不知不觉已经是黎明，施正萍的衣服被海水浇得湿透，浑身冰冷，那一次，她的身上留下了不下30块淤青。

施正萍还有一个强项，那就是开克令吊（船上运输大型货物的吊车）又稳又利索。“谁说女子不如男？我最大的愿望是能当上女船长。”施正萍知道实现着自己的“海之梦”并不容易，但还是给自己定了这个目标。

寂寞的时候放声唱老歌不过，再坚强勇敢的人在广阔无垠的海上也总有感到寂寞的时候。这时施正萍会在手提电脑上看最喜欢的《海贼王》动画片；或用珍珠粉敷面膜，这也是为什么她的皮肤经历烈日和海风后始终白皙的小秘密；如果还无法排遣内心的孤独感，那她就索性到甲板上走一走，任自己被夜色和大海包围，大声高唱那首老歌……

2. 我的海员感言

我是一名船员，发表一下自己的观点，可能个人观点有不正确，不全面，甚至偏激的地方，请同行和前辈指教。

苦读几年书，海员专业的学生学习强度和高中差不多，好多正规点学校还要实行半军事化管理。根本体会不到上大学的乐趣，可到头来开始工作了，本来和现在陆地上就差不了多少的工资还要被黑心的中介拨去一部分！

过去二十年的船员工资和岸上的比还是相当可观的，虽然辛苦也还算有失有得！可现在国家大声地呼喊船员，可船员的待遇呢？中国没有专门的机构管理，个人好多事都由于政策不能直接去办，外国船东不能直接和船员接触，光靠中介公司在中间沟通，有欣赏中国船员的外国船东真的愿意公平地对待中国船员，让中国船员享有和其他国家的船员同样的待遇，但有的黑中介为了他们自己的私利不惜牺牲个体船员的利益让船东给中国船员不公平的待遇！实在是可耻之及！！！！

待遇的不高，海上生活的艰苦，合同期过长，长期离家等种种原因，导致中国船员都不愿意干时间长，没人把海员当成一种职业，而是一种暂时的快速致富手段，而欧洲的船员合同期短，他们把船员真当成一种养家糊口的职业，和岸上的工作一样，2--4个月合同期，让他们既能照顾家还能有稳定的收入。干到退休还有养老。他们很愿意做一辈子船员，另一方面干的时间长让他们的技术水平得到整体的提高，得到船东的认可，无形中提高了竞争力。

菲律宾的船员有政府组织的支持，服务跟得上，可以自由选择船东，在维护船员利益方面做得也很到位，

船员待遇比中国船员也好。

但中国船员也有自己的弱点，首先一点就是英语水平，当然单个人来讲有英语非常好的，但整体水平和国际水平实在有差距，这和中国的整体的英语重视，教育有关系，需要一段时间，但现在的中国船员的英语水平正在不断的提高，是很好事！

声明：海员职业篇 2011 大礼包内容来自于相关网站及相关论坛，由小编整理而成，内容为历年精华整理提取，欢迎大家与同学好友分享，让更多同学得益。但不排除文中的某些内容与现实情况有所出入，为此可能造成的误解或损失，与大街网无关。

-----**豪华名企专属 CLUB 站点，专为校园招聘服务**-----

行业	公司	行业	公司	
四大会计事务所	毕马威(KPMG)	网络	百度(Baidu)	
	海员职业(Deloitte)		腾讯(Tencent)	
	普华永道(PwC)		谷歌(Google)	
	安永(E&Y)		新蛋(NEWEGG)	
消费品&零售&服装&家具	宝洁(Procter&Gamble)		阿里巴巴	
	高露洁(Colgate)		搜狐公司	
	联合利华(Unilever)		网易互动娱乐(163)	
	欧莱雅(L'Oréal)		新浪 Sina	
	强生(Johnson&Johnson)		盛大网络(SNDA)	
	雀巢(Nestle)		通讯/电信	摩托罗拉(Motorola)
	箭牌(Wrigley)	诺基亚 (NOKIA)		
	可口可乐(Cocacola)	华为(HUAWEI)		
	百事可乐(Pepsi)	中兴(ZTE)		
	金佰利(Kimberly-Clark)	中国电信(CHINA TELECOM)		
英博	中国联通(CHINA UNICOM)			
中粮集团	中国移动(CHINA MOBILE)			
沃尔玛公司	广东移动			
银行类	中金(CICC)	江苏移动		
	中国邮政银行	北京移动		
	招商银行(CMBC)	汽车	BOSCH(博世)	
	中国银行(BC)		丰田(TOYOTA)	
	中国建设银行(CCB)		戴姆勒-克莱斯勒	
	中国工商银行(ICBC)		广州本田(Honda)	
	中国农业银行(ABC)	媒体	CCTV	
	渣打(Standard Chartered)		中国青年报	
	花旗(Citibank)		新华社	
	汇丰银行	外研社	保险	中国人寿
	恒生银行(HBC)	中国人保		
	国家开发银行	能源/化工/生物/制药	BP 石油	
	中国交通银行		陶氏化学(Dow)	
	中国人民银行		巴斯夫(BASF)	
	中信银行		斯伦贝谢 (SLB)	
	深圳平安银行		壳牌(Shell)	
深圳发展银行				

	光大银行		中石化
	中国进出口银行		中石油
	澳新银行 (ANZ)		阿海珐集团
	中信证券		埃克森美孚(ExxonMobil)
	招商证券		勃林格殷格翰集团
	南方基金		中国广东核电集团
	浦发银行(SPDB)		中国核电工程有限公司
咨询公司	麦肯锡(McKinsey)		艾默生(EMERSON)
	贝恩(Bain)		德固赛(Degussa)
	摩立特(Monitor Group)	物流	美国总统轮船公司
	奥浦诺(Opera)		TNT
	尼尔森(Nielsen)		马士基(Maersk)
	埃森哲(Accenture)		中集集团
	北京首都国际机场		
	ABB		
IT	英特尔	机械/电气	施耐德(Schneider)
	联想(Lenovo)		西门子(Siemens)
	微软(Microsoft)	设备/自动	中国南方电网
	IBM		霍尼韦尔(Honeywell)
	惠普 (HP)	化/重工/轻工	三一集团
	思科(CISCO)		国家电网
	甲骨文(Oracle)		松下(Panasonic)
	威盛电子(WorkSoft)		通用电气(GE)
	神州数码(DigitalChina)	电子电器	美国国家仪器(LG NI)
	朗讯科技		泰科电子(Tyco Electronics)
房地产	万科集团		美的(MIDEA)
	中海地产		飞利浦(PHILIPS)
	保利		索尼(SONY)
	龙湖地产		
	碧桂园		

大街网(www.dajie.com)

大街网以实名制为基础，致力于为用户打造真实、高效、互动的求职/招聘平台。

大街网创新的将传统 SNS 应用到招聘领域，为用户提供 Web2.0 下真实、精准、高效、可靠的双向对接撮合服务，使用户时间与关系在互联网沉淀并创造实效 GDP，引领整个招聘行业走向高精度、高效率的价值革命。

大街网的使命——让天下没有难找的工作，难觅的人才

海员职业相信，创造与成就，是人的生存动力。大街网连接你和你的朋友，提供 Web2.0 下真实、精准、高效和可靠的双向对接体验，帮助个人求职者与企业招聘之间实现最佳匹配。

海员职业期待，良好的沟通为成长与发展的源泉。在大街网，给你的不仅仅是求职机会，更多的自身修养与职业人脉的沉淀，在沟通交流中产生 SNS GDP，创造新生的社会价值。

海员职业钦佩出色的精英，海员职业也敬重争吵不休却坚忍不拔的团队

在大街，企业 wiki 权威、鲜活、亲和、互动

在大街，用户求职高效、生动、沟通、分享

从社会实践、实习到应届求职、职场规划、职位升迁.....

在这里，聚合成就的原动力!



大御
DAJIE.COM

